



АЛҒЫСӨЗ • ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО



**Ректор Академии правоохранительных органов
при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан, старший советник юстиции
У.С. Байжанов**

Уважаемые читатели!

Вы держите в руках очередной номер нашего Вестника, посвященный актуальным вопросам безопасности дорожного движения. Этот выпуск мы назвали «специальным», потому что он подробно рассказывает о проводимом в настоящее время Академией исследовании по такой проблеме, как аварийность на дорогах. Об актуальности этого вопроса говорит статистика: по данным ВОЗ, в Казахстане самый высокий показатель смертности от ДТП в Европейском регионе. Ситуация у нас хуже, чем в таких странах СНГ как Российская Федерация, Кыргызстан, Таджикистан и Армения.

Ежедневные новости о дорожно-транспортных происшествиях, как сводки с мест боевых действий, рассказывают о гибели и ранениях десятков наших сограждан. Дорожные аварии уносят жизни и калечат независимо ни от возраста, ни от пола, ни от социального статуса. За последние 10 лет на дорогах страны погибло 34 тыс. человек. Эта цифра сопоставима с населением таких городов как Шахтинск, Атбасар или Аральск.

Сегодня перед нашими учеными стоит задача разработать предложения по сокращению количества дорожно-транспортных происшествий, а также снижению тяжести их последствий.

Впервые о необходимости и важности применения научного подхода к вопросам безопасности дорожного движения было отмечено в решении коллегии Генеральной прокуратуры Республики Казахстан 26.11.2015 г. по итогам проверки соблюдения законности в сфере пассажирских перевозок и рассмотрения административных дел в сфере БДД. Министерству внутренних дел рекомендовано инициировать проведение научных исследований в сфере безопасности дорожного движения, с выработкой мер по улучшению ситуации. В этой связи исследование проводилось в тесном сотрудничестве со специалистами МВД.

Говорить о том, что эта тема недостаточно изучена, нельзя. Опыт развитых стран богат и обширен, однако в силу особенностей каждого государства, в том числе и Казахстана, передовые и удачные примеры одной страны требуют тщательной адаптации для другой.

В связи с этим, изучение зарубежного опыта осуществлялось через призму сложившейся в нашей стране ситуации с аварийностью, существующей инфраструктуры и имеющихся наработок в сфере профилактики правонарушений.

Хочу сразу оговориться, что перед нашими учеными не было задачи «объять необъятное». Главная цель исследования - выявить главные системные проблемы, мешающие снизить ко-

личество ДТП и минимизировать их последствия. В результате должны были быть предложены конкретные системные решения и меры, направленные на достижение основного индикатора - снижение смертности от ДТП.

Для обеспечения всесторонности изучения причин и проблем была создана межведомственная рабочая группа, в состав которой вошли представители Академии, Генеральной прокуратуры, Министерств внутренних дел, здравоохранения и социального обеспечения, образования и науки, инвестиций и развития, национальной экономики. По ходу исследования дискуссионная площадка пополнялась новыми участниками - в работе принимали участие представители ВОЗ, ПРООН-ГЭФ, TRACECA, ТОО «Astana LRT», врачи, судебные эксперты, дорожные инженеры и многие другие. К проводимой работе был проявлен интерес и со стороны депутатов Мажилиса. Пользуясь возможностью, хочу выразить всем свою благодарность.

Работа была начата с анализа отечественного законодательства в сфере безопасности дорожного движения, была тщательно изучена национальная статистика. Самая главная проблема которая была выявлена - это отсутствие рабочего документа, который бы на комплексной основе объединил бы усилия всех заинтересованных органов и общественных объединений для достижения безопасности на дорогах страны. Отраслевая программа обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан на 2012-2014 годы в последующем не нашла своего продолжения. А Национальный план, утвержденный Министром здравоохранения, хоть и содержит подробный перечень различных, в том числе организационных, мероприятий, но все же не охватывает весь широчайший спектр проблемных вопросов в этой сфере. Вместе с тем, обращаясь к опыту зарубежных стран, можно с уверенностью сказать, что только наличие программного документа, принятого на национальном уровне дает прямой эффект от принимаемых мер по сокращению количества ДТП и пострадавших в них лиц.

В США и Японии в 60-х и 70-х годах соответственно были приняты одни из первых таких программных документов. Например, в США рекомендации по разработке национальной программы в области безопасности дорожного движения, выделение соответствующих ресурсов для федеральных и местных программ были даны специально созданной комиссией при Конгрессе. А в 1966 году принят специальный закон «О безопасности дорожного движения», изменивший подходы, определивший структуру государственного управления в этой сфере и определил ответственными за безопасность в каждом штате губернатора и назначаемого координатора. Структура и требования к региональным программам были определены 18 стандартами.

Японский отраслевой закон был принят в 1970 году. Его нормы позволили властям поднять работу на более качественно высокий уровень. В последующие 1971-1975 годы в соответствии с этим законом был составлен первый комплексный план по повышению безопасности дорожного движения, подкрепленный серьезными финансовыми ресурсами [1].

Отдельно хотелось бы выделить эффективную шведскую программу по повышению безопасности дорожного движения и снижению смертности в ДТП «Vizion Zero», принятую парламентом страны в октябре 1997 года.

Одним из серьезных ее отличий является принцип недопустимости дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, подразумевается, что к смертям на дороге нельзя относиться как к неизбежному злу.

Сущность подхода заключается в снятии с водителей основной доли вины за ДТП со смертельным исходом, распределив ее на тех, кто строит и обслуживает дороги, а также автомобилестроителей. Такой подход связан с осознанием неизбежности человеческих ошибок. Минимизация последствий дорожных аварий должна обеспечиваться правильной инфраструктурой и четкой организацией движения. Сегодня Швеция по прошествии 20 лет смогла добиться положительных результатов и снизить уровень смертности от ДТП до 3 человек на 100 тыс. населения. Это рекордно низкий показатель не только в Европе, но и в мире.

Основываясь на изученном международном опыте, используя имеющиеся в нашем распоряжении материалы прокурорских проверок, а также накопленный эмпирический материал мы разработали проект Национальной концепции безопасности дорожного движения. Предлагаемые по итогам исследования меры касаются таких компонентов, составляющих дорожную безопасность, как человек-дорога-транспорт. Но главным в Концепции является принципиально новая система организации уличного движения. Кроме того, затронуты вопросы подготовки во-



дителей, повышения культуры поведения в дорожной среде, безопасности пешеходов, в том числе детей, аудита дорожной безопасности, содержания дорожной инфраструктуры. Вопросы координации предложено решить путем учреждения такого института как Уполномоченный по дорожной безопасности. Предложен свой алгоритм работы системы управления рисками. С учетом специфики затронутых вопросов, в качестве основного подхода к проблеме предлагается принять принцип опережения угроз на основе научно-обоснованных прогнозных методов.

Возможно, нашим читателям покажется, что Академия правоохранительных органов занимается несвойственными для себя исследованиями в сфере педагогики, медицины, психологии и строительства т.д. Однако хочу заверить, что все охваченные нами вопросы напрямую связаны с правовой наукой, так как, в конечном счете, затрагивают такие охраняемые и гарантированные законом права человека, как жизнь и здоровье. Более того, практически каждый вопрос имеет правовую плоскость, так как имеет или должен иметь правовое регулирование, в связи с чем наличие проблем по каждому из них влияет на состояние правопорядка в целом.

В этой связи, я надеюсь, что результаты нашей работы станут полезными широкому кругу читателей, среди которых мы видим как практикующих юристов в лице судей, прокуроров, следователей, адвокатов, сотрудников МВД, местной полицейской службы, так и педагогов, медиков, судебных экспертов и простых граждан.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. В.И. Майоров, В.Е. Севрюгин «Зарубежный опыт разработки целевых комплексных программ по обеспечению безопасности участников дорожного движения»//Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. 2015 г. Т.9. № 4 с.767-768.

